Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7821**

14. Wahlperiode 12. 12. 2001

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/7072 –

Keine Abgabenerhöhung durch Lkw-Maut

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag mit dem Ziel eingebracht, dass der Deutsche Bundestag grundsätzlich die Absicht der Bundesregierung, die Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw von der Zeit- auf die Streckenbezogenheit umzustellen, begrüßt, aber fordert, dass die Umstellung der Straßenbenutzungsgebühr für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe insgesamt nicht zu einer Abgabenerhöhung führen darf, mit der Umstellung der Lkw-Maut Harmonisierungsschritte verbunden werden, die den Wettbewerbsnachteil des deutschen Güterkraftverkehrs in Europa vermindern, dass die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut zweckgebunden für den Straßenbau einzusetzen sind, direkte Quersubventionen zugunsten der Infrastruktur anderer Verkehrsträger nicht in Betracht kommen, die Höhe der Maut durch Gesetz festzulegen ist und die Maut durchschaubar und administrierbar ist.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 14/7072 abzulehnen.

Berlin, den 12. Dezember 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Reinhard Weis (Stendal)
Berichterstatter

Wilhelm Josef Sebastian
Berichterstatter

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Dr. Winfried Wolf
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Wilhelm Josef Sebastian, Albert Schmidt (Hitzhofen), Horst Friedrich (Bayreuth) und Dr. Winfried Wolf

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/7072 in seiner 192. Sitzung am 11. Oktober 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller haben einen Antrag mit dem Ziel eingebracht, dass der Deutsche Bundestag grundsätzlich die Absicht der Bundesregierung, die Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw von der Zeit- auf die Streckenbezogenheit umzustellen, begrüßt, aber fordert, dass die Umstellung der Straßenbenutzungsgebühr für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe insgesamt nicht zu einer Abgabenerhöhung führen darf, mit der Umstellung der Lkw-Maut Harmonisierungsschritte verbunden werden, die den Wettbewerbsnachteil des deutschen Güterkraftverkehrs in Europa vermindern, dass die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut zweckgebunden für den Straßenbau einzusetzen sind, direkte Quersubventionen zu Gunsten der Infrastruktur anderer Verkehrsträger nicht in Betracht kommen, die Höhe der Maut durch Gesetz festzulegen ist und die Maut durchschaubar und administrierbar ist.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag in seiner Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 7. November 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, den Antrag abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Antrag in seiner 73. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, man sorge mit der Lkw-Maut endlich für eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten und leiste mit der Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut einen großen Beitrag zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen in Europa. Man werde durch die Lkw-Maut auch neue Investitionsspielräume gewinnen, z. B. für das Anti-Stau-Programm. Die Kritiker hätten noch nicht verstanden, dass es in der Zukunft nur um ein integriertes Verkehrsnetz gehe. Die Sorge, die Lkw-Transporte könnten sich in Zukunft auf das nachgeordnete Straßennetz verlagern, sei ebenfalls unberechtigt. Die im Gesetz angelegte Regelung sei vernünftig, im Falle von Ausweichverkehren die Mautgebühr gegebenenfalls auf bestimmte Ausweichstrecken auszuweiten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, im Grundsatz werde die Lkw-Maut auch von ihr mitgetragen. Aber vielen Fuhrunternehmen sei durch die Kostenentwicklung der letzten beiden Jahre jeglicher Spielraum genommen worden. Nun solle es zu einer weiteren zusätzlichen Belastung durch die Lkw-Maut kommen, was man ablehne. Es gelte, Wege zu finden, in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht die Benachteiligung des deutschen Gewerbes abzumildern. Es gebe ernst zu nehmende Vorschläge im Hinblick auf die Anrechnung der Mineralölsteuerbelastung. Die gesamten Einnahmen aus der beabsichtigten Nutzerfinanzierung müssten auch tatsächlich wieder in Straßenbau und Straßenunterhaltung gehen. Die Frage der Umgehung der Mautpflicht durch die Benutzung von Bundes- und Landesstraßen sei noch offen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, mit der elektronisch und kilometergenau erhobenen Lkw-Maut gebe es auf den bundesdeutschen Straßen und im Güterverkehrsmarkt endlich mehr Kostenwahrheit und mehr Chancengleichheit für die Bahn. Einnahmen aus der Lkw-Maut wolle man auch in ein intelligentes Güterbahn-System investieren. Eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz müsse kommen. Die streckenbezogene Lkw-Maut sei auch ein Schritt zu einem fairen Wettbewerb der deutschen Speditionen mit der ausländischen Konkurrenz. Auch dem Speditionsgewerbe sei klar, dass sich mit der Maut keine Wettbewerbsnachteile verbinden würden.

Die **Fraktion der FDP** sprach sich für die Umstellung der zeitbezogenen Lkw-Vignette auf eine streckenbezogene Maut aus. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung bewirke jedoch in erster Linie eine Abgabenerhöhung. Zur wünschenswerten Umstellung der Infrastrukturfinanzierung gehöre eine Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer und bei

der Mineralölsteuer sowie eine Zweckbindung der Einnahmen zugunsten des Straßenbaus. Zusätzliche Bemühungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehrsgewerbe seien erforderlich. Die Nettoeinnahmen aus der Maut müssten vollständig in den Straßenbau fließen. Die Höhe der Maut dürfe nicht durch Rechtsverordnung festgelegt werden; sie sei durch Gesetz festzulegen.

Die **Fraktion der PDS** meinte, die Reduktion der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf Autobahnen werde zu mehr Lkw-Transporten auf Bundesstraßen führen. Die Abgabe werde zu niedrig sein, um Kostenwahrheit im Transportgewerbe herzustellen, und in jedem Fall zu niedrig, um eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen und Verkehre auf Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern. Die LSVA werde stattdessen zusätzliche Mittel für den Bau neuer Straßen mit sich bringen, was mittelfristig zu einem neuen Schub für die Straße im Allgemeinen und für den Lkw-Verkehr im Besonderen führe. Die Lkw-Maut werde primär eine protektionistische Wirkung für das deutsche Lkw-Gewerbe haben.

Berlin, den 12. Dezember 2001

Reinhard Weis (Stendal)
Berichterstatter

Wilhelm Josef Sebastian
Berichterstatter

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Dr. Winfried Wolf
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333